Die völkerrechtlichen Verhältnisse des Kaiser-Wilhelm- (Nord-Ostsee-) Kanals vor und nach dem Versailler Frieden.

Auszug aus einer Schrift
zur
Erlangung der juristischen Doktorwürde
bei der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Schlesischen Friedrich Wilhelms-Universität
zu Breslau

vorgelegt von

Botho Denicke,
Referendar in Kiel.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Gedruckt mit Genehmigung der Rechts- und Staatswissenschaftlichen
Fakultät zu Breslau.
Berichterstatter: Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Helfritz.
1921.

Hermann Freise, Parchim, Spezialdruckerei für Dr.-Dissertationen.

Die vorliegende Abhandlung beschäftigt sich mit den internationalen Rechtsbeziehungen des Kaiser-Wilhelm-Kanals. In einem ersten Kapitel werden die bisherigen Versuche geprüft, die Rechtsnatur der Seekanäle überhaupt nach Analogie anderer einigermaßen verwandter Erscheinungen zu bestimmen: so der Landwege, Häfen und internationalen Flüsse einerseits, der Meerengen und Küstengewässer andererseits. Sie führen allesamt zu keinem brauchbaren Ergebnis. Ein solches gewinnt man erst, wenn man den Kanal als ein ausschließlich der deutschen Gebietshoheit unterstehendes Eigengewässer auffaßt.

Freilich gilt, wie im zweiten Kapitel kurz ausgeführt wird, dieser Rechtszustand uneingeschränkt nur für die Zeit vor dem Versailler Frieden. Aber gerade ihn näher darzulegen ist der wesentliche Zweck und Inhalt der ganzen Untersuchung. Ueberdies haben wenigstens tatsächlich die sonst so unerhört harten Versailler Bestimmungen ihn nicht allzusehr verändert.

Des Weiteren ergibt sich naturgemäß nun folgende Gliederung: zunächst wird die völkerrechtliche Stellung des Kanals im Frieden betrachtet und da wieder eine Unterscheidung nach Handels- und Kriegsschiffen gemacht. Handelsschiffe unterstehen, wie in Kapitel 3 dargetan wird, der Hoheit des Staates, in dessen Gebiet sie sich befinden. Andererseits bleiben sie selbst sowie ihre Besatzung wenigstens in einem gewissen Umfang den heimatstaatlichen Gesetzen unterworfen. Aus diesem Doppelverhältnis entspringen begreiflicherweise allerlei Kollisionsmöglichkeiten zwischen den beteiligten Staaten. Man hat ihnen durch die Bestimmung vorzubauen gesucht, daß im allgemeinen die inländische Gerichtsbarkeit über die fremden Handelsschiffe nur in Anspruch genommen werden darf, wenn auftretende Rechtsfälle irgendwelcher Art in ihren Wirkungen über den Bereich des Fahrzeugs hinausreichen und eigene Landesinteressen in Mitleidenschaft ziehen. An einer Anzahl möglicher Rechtsvorkommnisse wird dieser Grundsatz näher erläutert. Die sich anschließende Frage nach der Vollstreckbarkeit eines ergangenen Urteils gegen das fremde Handelsschiff wird — mit einem besonderen Vorbehalt — bejaht. — Dasselbe Leitmotiv des eigenen Landesinteresses beherrscht auch die wichtige Regelung des Asylrechts. Unbestritten ist das unmittelbar mit der Staatshoheit selbst gegebene Recht der Zollkontrolle, Polizeigewalt

und Schiffahrtsregelung von seiten des Uferstaates. Folgt die Besprechung zweier besonderen, die Postschiffe und den Transport von Sklaven betreffenden Fragen. Unserem Recht gegen die fremde Handelsschiffahrt entspricht natürlich unsere Verpflichtung zu ihrem Schutz.

Sehr viel anders ist, wie Kap. 4 nachweist, im Kanalverkehr die Rechtslage der Kriegsschiffe. Sie sind exterritorial und genießen alle Vorteile, die aus dieser Eigenschaft bezüglich der Unabhängigkeit von deutscher Gerichtsbarkeit fließen. Natürlich aber bestehen gewisse Beschränkungen, besonders polizeilicher Natur.

In Kap. 5 werden die internationalen Rechtsverhältnisse des Kanals im Falle eines Krieges behandelt, an dem Deutschland aktiv mitbeteiligt ist. Zu diesem Zweck erscheint es aber unerläßlich, eine Anzahl allgemeiner seerechtlicher Fragen an Hand der großen Kodifikationen zu erörtern. Insbesondere interessiert hier die Tragweite der „Allbeteiligungsklausel“. Nun werden aus den beiden Stücken, dem uferstaatlichen Hoheitsrecht und jenen Seeabkommen, Deutschlands Rechte und Pflichten in Ansehung des Kanals abgeleitet, wobei das Angarienrecht, die Konfiskation, die Fristgewährung, die Behandlung der Schiffsbesatzungen sowie mitgeführter feindlicher Heeresangehöriger, das Untersuchungsrecht, der Bannwarentransport, die Brief- und Paketpost einen breiten Raum der Erörterung einnehmen. Sie schließt mit den Fragen der Minensperre und der Blockade.

Kap. 6 untersucht den Rechtszustand des Kanals in einem Kriege, in dem Deutschland neutral bleibt. Nach den Haager Beschlüssen ist es verpflichtet, ihn in keinerlei Weise zum Kriegsschauplatz oder auch nur zur Operationsbasis mißbrauchen zu lassen, im übrigen aber völlige Unparteilichkeit in bezug auf alle den Kriegführenden gewährten Rechte zu üben. Eine besondere Betrachtung erfordert die unterschiedliche Behandlung der kriegführenden Land- und Schiffstruppen. Weitere Untersuchungen gelten — immer wieder im Hinblick auf den Kanal — der Ausrüstung von Kriegsfahrzeugen auf den Landeswerften, dem neutralen Kohlenhandel, der Aufenthaltsdauer, der zahlenmäßigen Beschränkung und den Ausfahrtszeiten der fremden Kriegsschiffe, der Vornahme von Schiffsreparaturen, der Einnahme von Lebensmitteln und Heizstoffen, der Ergänzung der Mannschaft, der Entwaffnung und den mannigfachen prisenrechtlichen Fragen. Nachdrücklich betont wird schließlich, daß der Uferstaat zu all den im vorangehenden angeführten Gewährungen zwar berechtigt, aber keineswegs verpflichtet ist.

Im 7. Kapitel werden die vorwiegend zivilrechtlichen Fragen der Reichshaftung für den Kanalbetrieb behandelt und die Zuständigkeiten sowie die einschlägigen materiellen Rechtsbestimmungen festgestellt. Das Ergebnis ist in knapper Zusammenfassung dieses: Das Reich haftet unbedingt für solche Beschädigungen, die aus einer mangelhaften technischen Beschaffenheit der Kanalanlagen oder aus falschen Manövern des Zwangslotsen entstehen. Werden sie dagegen durch Kanalsteuerer oder Mannschaften der Staatsschlepper oder gar des durchfahrenden Schiffes verursacht, so übernimmt der Fiskus keine Gewähr.

Kap. 8 hebt hervor, daß das Kanalgebiet preußisches Staatsterritorium, das mit Polizeibefugnissen ausgestattete Kanalamt aber Reichsbehörde ist. Man hat indes eine befriedigende Lösung für diese auf den ersten Blick hin widerspruchsvoll erscheinende Sachlage gefunden.

Kap. 9 endlich wendet sich den neuen Verhältnissen zu, wie sie der Versailler Frieden geschaffen hat. In Wahrheit aber ist dort nur eine einschneidende Aenderung getroffen worden. Er hat die bisherige freie Entscheidung unseres Reiches, ob es im Frieden fremden Kriegs- und Handelsschiffen den Kanal zur Verfügung stellen will oder nicht, durch den Zulassungszwang ersetzt. Dagegen gewinnt es bei eigener Beteiligung an einem Kriege jene Dispositionsfreiheit zurück. Im einzelnen kommen u. a. zur Sprache: die gleiche Bemessung aller Gebühren für inländische und ausländische Fahrzeuge, die Durchlassung von Munitionsschiffen und zwei dem vorigen Jahr angehörende Konfliktsfälle. Ein Versuch, den neuen Zustand rechtstheoretisch zu rubrizieren, führt zu keinem Erfolg.